

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

Juni 1996
Nr. 558



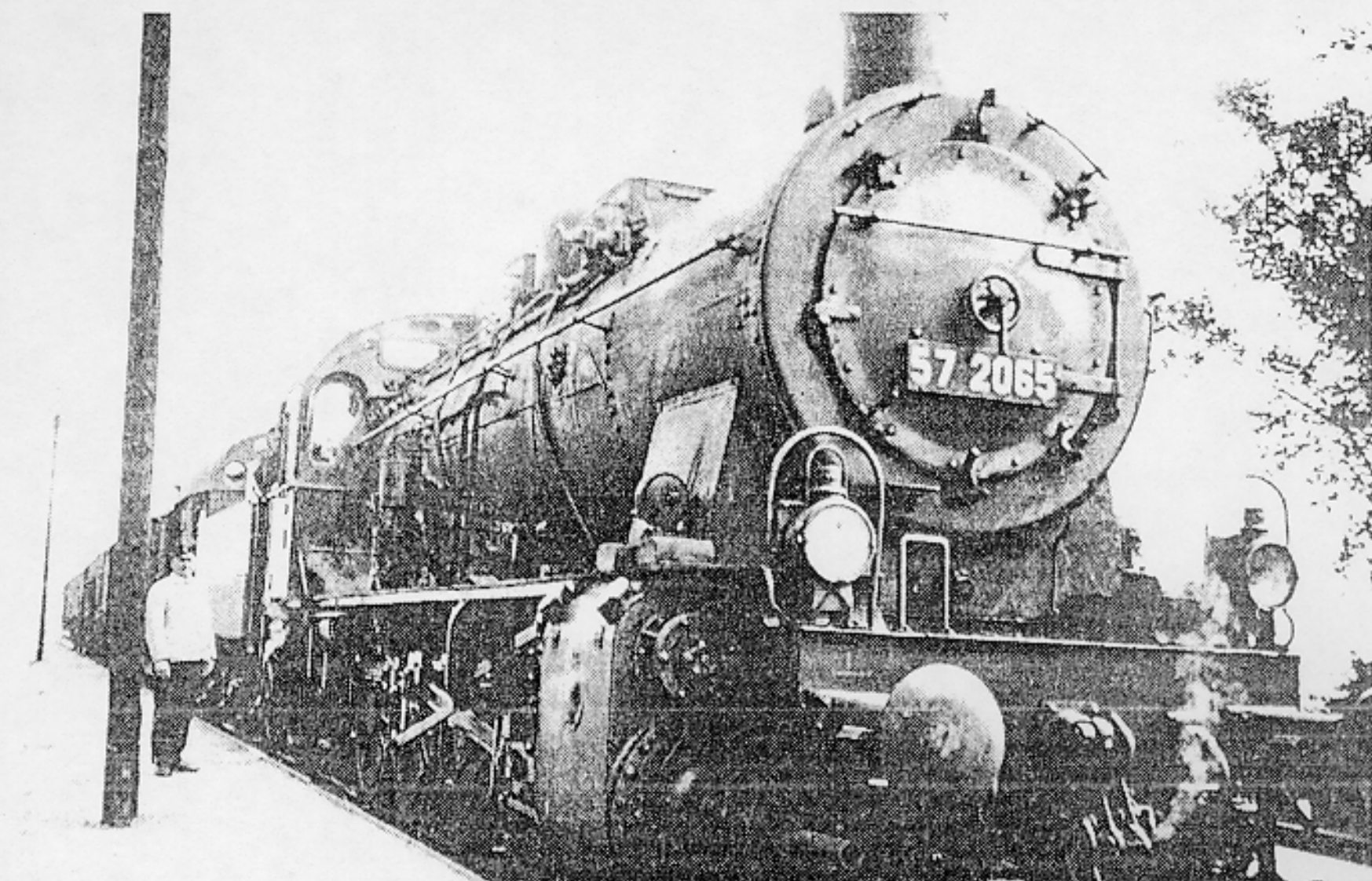
100 Jahre Eisenbahn Geestemünde–Cuxhaven

Abzweigung nach Bederkesa – Verein kauft Strecke nach Bederkesa für Museumsbahn

1862 erreichte die Eisenbahn von Bremen her die Unterweserstadt Geestemünde. Knapp 20 Jahre später, nämlich 1881, konnte man Cuxhaven über die Unter-Elbesche-Eisenbahn von Harburg aus auf der Schiene erreichen. Erst spät ist die fehlende Verbindung im nordwestlichen Teil des Elbe-Weser-Dreiecks hinzugekommen: Am 1. Juni 1896 wurde auf den Neubaustrecken Geestemünde–Cuxhaven und Lehe–Bederkesa der Betrieb aufgenommen. Vor allem im Bereich des Landes Wursten hatte es lange Auseinandersetzungen um die „richtige“ Linienführung gegeben, wobei man auch den zuständigen Reichstagsabgeordneten für den hannoverschen Wahlkreis Neuhaus–Osterndorf–Geestemünde, den ehemaligen Reichskanzler Fürst Otto von Bismarck, und den Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Rudolf von Bennigsen, bemühte. Doch die Königliche Eisenbahndirektion Hannover entschied sich für eine Trassierung östlich von Wremen und Dorum – so wie sie heute noch besteht.

Im April 1894 begann der Bahnbau auf der Cuxhavener Strecke. In Dorum wurde ein Baubüro, in Wremen und Dingen je eine Kantine für die Bauarbeiter eingerichtet. Die künftige Strecke teilte man in Baulose auf und vergab sie zur Ausführung an private Unternehmer. Wie damals üblich, beschäftigten diese für den Eisenbahnbau Wanderarbeiter, aber auch Männer aus den umliegenden Dörfern. Maschinelle Unterstützung gab es kaum: Spitzhacke, Spaten, Schaufel und Schubkarre waren die gängigen Arbeitsgeräte.

Für die Anlage der Bahnstrecken war Sparsamkeit äußerstes Gebot. Neben einem leichten Oberbau wurden auch die Bahnhofsgebäude klein und schlicht nach einem Einheitsentwurf hergestellt; zum Teil begnügte



Güterzug aus Bederkesa im Bahnhof Langen, 138 (Foto: Ortsarchiv Langen)

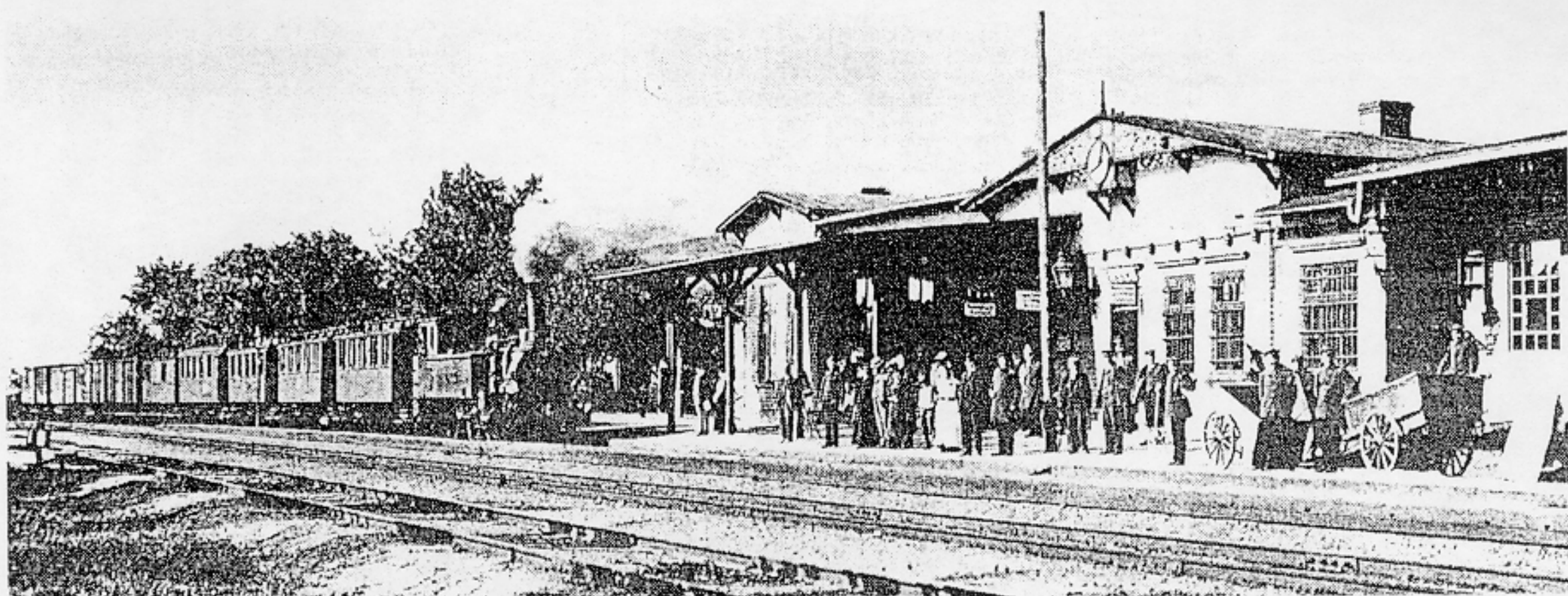
man sich auch mit hölzernen Wartehallen. Die Gebäude in Lehe, Langen, Wremen und Dorum wichen allerdings von dem Einheitsentwurf ab, weil dort mit stärkerem Verkehr zu rechnen war. Für das stattliche Bahnhofsgebäude von Bederkesa griff man auf die Bauzeichnungen des Bahnhofs Niederwalgern an der Strecke Marburg–Gießen zurück. (So erklärt sich die für die hiesige Region untypische

Schiefereindeckung der Dächer an dem Gebäude, das auch sonst ein architektonischer Fremdkörper inmitten der Bahnhofshochbauten unserer Gegend geblieben ist; gleichwohl steht der Bau heute unter Denkmalschutz.)

So bescheiden wie die Bahnanlagen war auch das rollende Material ausgefallen, mit dem man die Strecken nach Cuxhaven und Bederkesa befuhr. Hochwertige Fahrzeuge setzte man

auf solch untergeordneten Linien kaum ein; meist wurden dort alte Wagen und Lokomotiven „abgefahren“, das heißt aufgebraucht. Allerdings bemerkte der Berichterstatter der „Nordwestdeutschen Zeitung“ kurz nach Betriebseröffnung: „Allgemeines Lob wird der vorzüglichen Ausstattung der meist neuen Wagen vierter

Fortsetzung Seite 2



Bahnhof Lehe (1896 – 1914) in einer Aufnahme um 1910 mit einem gemischten Zug nach Bederkesa. Hinter der kleinen Lokomotive laufen Personenwagen 2. – 4. Klasse, ein Post-/Packwagen sowie verschiedene Güterwagen. (Foto: Sammlung Dietrich Rogner)

100 Jahre Eisenbahn

Fortsetzung von Seite 1

Classe gezollt; dieselben sind in Bezug auf praktische Einrichtung und gute Ventilation als mustergültig zu bezeichnen. Die „gute Ventilation“ war aber auch dringend nötig, denn die 4.-Klasse-Wagen waren für Reisende mit Traglasten bestimmt. Vor allem an Markttagen muß die Duft-Mixtur aus Fischkörben, Federvieh, Ferkeln und Feldfrüchten aller Art atemberaubend gewesen sein!

In der Regel wurden anfangs „gemischte Züge“ gefahren, bei denen die Güterwagen für die Unterwegsstationen an die Reisezugwagen angehängt wurden. Das bedeutete, daß die Güterwagen auf den Bahnhöfen abgesetzt oder aufgenommen werden mußten, was mit zeitraubenden Rangierarbeiten der Zuglokomotive verbunden war. Es soll vorgekommen sein, daß verärgerte Reisende ausstiegen und die Wagen an ihren Bestimmungsort schoben, um die lästige Prozedur ein wenig flüssiger zu gestalten!

Dennoch wurden die neuen Bahnen von der Bevölkerung gut angenommen; trotz der eben geschilderten Widrigkeiten war der Zeitgewinn gegenüber dem Postkutschenbetrieb erheblich. Zudem eröffnete die Eisenbahn heimischen Produkten den Zugang zu überregionalen Märkten. Geradezu überschwänglich schloß ein zeitgenössischer Journalist seine Reportage über eine Fahrt auf der Bederkesaer Strecke: „Die Abfahrtszeit naht! Leb' wohl, du altes, freundliches Bederkesa an dem stillen See! Nun bist du dem Weltverkehr angeschlossen, und auch bei dir wird der Fremde einziehen und schalten und wird dich umgestalten zu einem modernen Fleckchen Erde.“

In den hundert Jahren ihres Bestehens haben beide Bahnlinien mehrfach den Besitzer gewechselt und mancherlei Änderung über sich ergehen lassen müssen. 1896 von der „Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung“ (KPEV) gebaut und eröffnet, gingen die Strecken 1920 in den Bestand der neugegründeten Deutschen Reichsbahn über. Die nach Ende des 2. Weltkrieges entstandene innerdeutsche Grenze teilte die Staatsbahn, die im Westen als „Deutsche Bundesbahn“ von 1949 bis 1993 auch für unsere beiden Bahnverbindungen zuständig war. Seit dem 1. 1. 1994 sind die deutschen Verwaltungen wieder

„De nie Iesenbahn bringt de Köh to'n Verkalven!“

Hunnert Jahr sünd dat nu al her, dat de eerste Iesenbahn-Tog an'n 30. Mai 1896 vull mit Ehrengäst von Geestmünd na Cuxhoben fohren dee.

Mank de velen Lüüd, de an de Streck luern, um dat grote Spektakel in't Land Wurssen mittobeleven, stünnen ok 'n poor Frachtschippers in ehren allerbesten Sünndagsstaat op'n Bahnhof von Cappel-Midlum. As se dat grote Undeert von Lokomotiv to sehn kregen, schüddkoppten se bloot, un een von jem sä luuthals: „Dissen neemooschen Spektakel lett sik doch bald nims mehr gefallen. Disse Iesenbahn, de de Köh to'n Verkalven bringt un de Peer leppsch lopen lett, joogt de Lüüd bald to'n Düvel. Wat ik jo segg, verloot jo door op!“

Doch dat is allens ganz anners kamen, as wie hüüt weet. De Ewer-Schippers harrn bald keen Fracht mehr. Weten, Roggen, Kantüffeln un Rößen weern bit to de Tiet von de Wursser Sielhobens na Hamborg oder Bremen fohrt worrn.

Disse Fohrten duerten männigmal Weken mit'n Schipp. Doorwegen kunn de nie Iesenbahn de Fracht veel gauer un to rechte Tiet anlevern. Wat worr nu ut Frachtschippers ut Land Wurssen? Jümmer mehr Ewer-Schippers köffen sik lütte Granaat-Kutters un gängen op Granaatfang.

Helmut Riemer



Personenbahnhof Geestmünde (1862 – 1914). Links ein Zug in Richtung Bremen, ganz rechts das Bahngleis für die Züge in Richtung Cuxhaven und Bederkesa (Foto: Archiv der Museumsbahn)

zusammengeführt und firmieren als „Deutsche Bahn AG“.

Die Cuxhavener Strecke weist heute einen recht dichten Reisezugverkehr auf. Allerdings sind die Unterwegsstationen Speckenbüttel, Imsum, Mulsum, Cappel-Midlum, Spieka und Altenwalde nicht mehr vorhanden. Im Güterverkehr wird nur noch der Bundeswehr-Anschluß in Altenwalde bedient.

Auf der Bederkesaer Strecke wurde die Personenbeförderung schon zum 31. 5. 1968 aufgegeben – getreu der Unternehmensphilosophie „Rückzug

aus der Fläche“. Dabei wurden alle Hochbauten an der Strecke – mit Ausnahme des Bahnhofsgebäudes in Bederkesa – abgebrochen. Erstaunlicherweise blieb der bescheidene Güterverkehr noch bis zum 31. 12. 1993 bestehen.

Als sich das Ende der Eisenbahnlinie nach Bederkesa abzeichnete, gab es bereits Pläne, diese landschaftlich schöne Strecke als Museumsbahn zu erhalten. Aus dieser Interessenlage heraus gründete sich am 20. März 1990 der Verein „Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.“ mit dem Ziel, die

Strecke in ihrem Bestand zu erhalten und als Museumsbahn zu betreiben. Aufgabe des Vereins ist es,

- erhaltungswürdiges Material zur Regionalgeschichte der Eisenbahn zu sammeln, zu pflegen, ausstellungsfähig herzurichten und auszustellen,
- historische Eisenbahnfahrzeuge und -ausrüstungsgegenstände zu beschaffen, ausstellungs- und betriebsfähig herzurichten und zu unterhalten,
- durch den Einsatz persönlicher Kenntnisse, Fertigkeiten oder durch Ausbildung die Voraussetzungen zu

Fortsetzung Seite 3

Verkehrs-Nachrichten. Eisenbahn-Verbindungen.

Gültig vom 1. Mai 1896 ab.

(Geestmünde) Lehe-Bederkesa.

Nb Geestmünde	7.13	11.43	4.22	8.05
Nb Lehe	7.24	11.59	4.33	8.17
Nb	7.26	12.14	4.40	8.30
• Speckenbüttel	7.35	12.23	4.49	8.39
• Langen	7.41	12.30	4.57	8.47
• Debstedt	7.55	12.43	5.11	9.01
• Drangstedt	8.14	1.01	5.30	9.20
Nb Bederkesa	8.29	1.14	5.43	9.33

Bederkesa-Lehe (Geestmünde).

Nb Bederkesa	5.23	9.49	2.25	7.10
• Drangstedt	5.40	10.05	2.43	7.28
• Debstedt	5.57	10.23	3.01	7.46
• Langen	6.09	10.37	3.15	8.00
• Speckenbüttel	6.15	10.43	3.21	8.06
Nb Lehe	6.20	10.50	3.28	8.13
Nb Geestmünde	6.22	11.05	3.34	8.25
	6.32	11.15	3.44	8.35

Der Fahrplan der Strecken Geestmünde-Cuxhaven und Lehe-Bederkesa tritt mit dem Tage der Betriebs-eröffnung (voraussichtlich am 1. Juni d. J.) in Kraft.

Fahrtreise von Lehe

nach	Personenzug			Rückfahrkarten			Gültigkeit Tage
	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	
Speckenbüttel	20	15	10	30	20	3	
Langen	30	20	10	40	30	•	
Debstedt	55	35	20	80	60	•	
Drangstedt	90	60	30	1.30	90	•	
Bederkesa	1.30	90	50	1.90	1.50	•	

Fahrtreise von Geestmünde

nach	Personenzug			Rückfahrkarten			Gültigkeit Tage
	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	
Lehe	25	20	10	40	30	3	
Speckenbüttel	45	30	15	70	50	•	
Langen	55	35	20	80	60	•	
Debstedt	80	50	30	1.20	80	•	
Drangstedt	1.20	80	40	1.70	1.20	•	
Bederkesa	1.50	1.00	50	2.20	1.50	•	

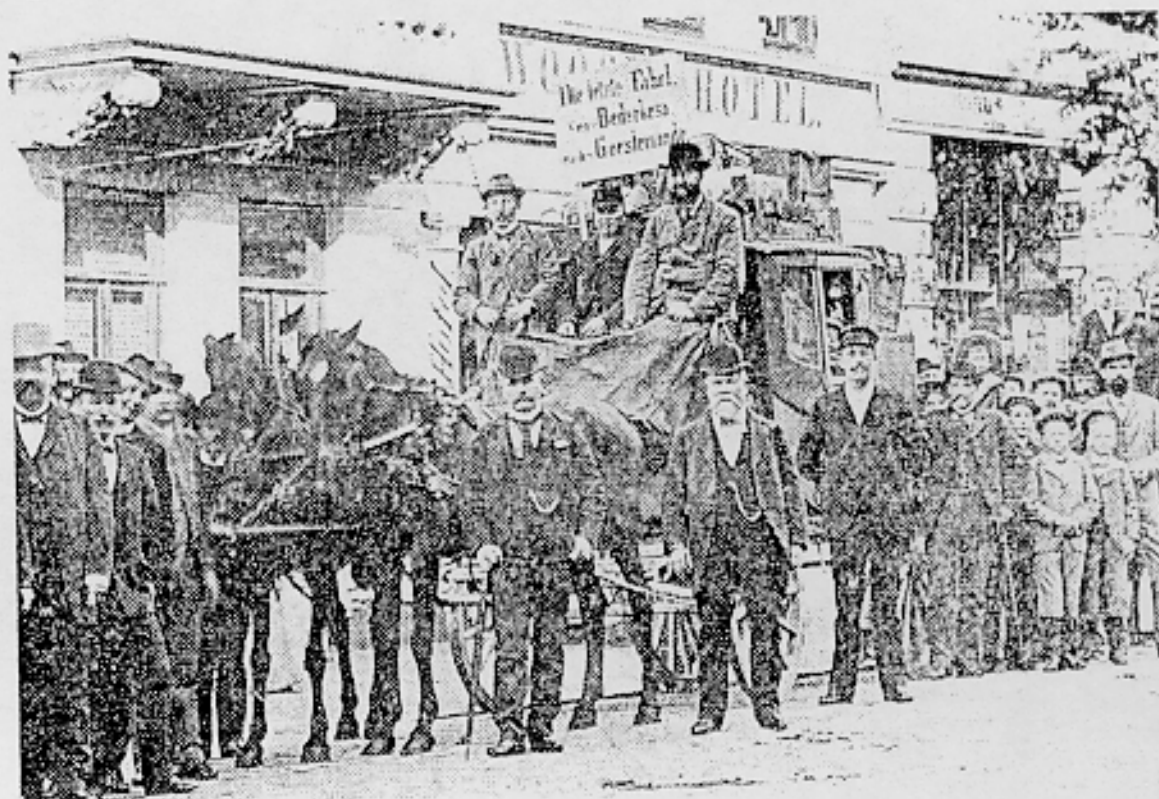
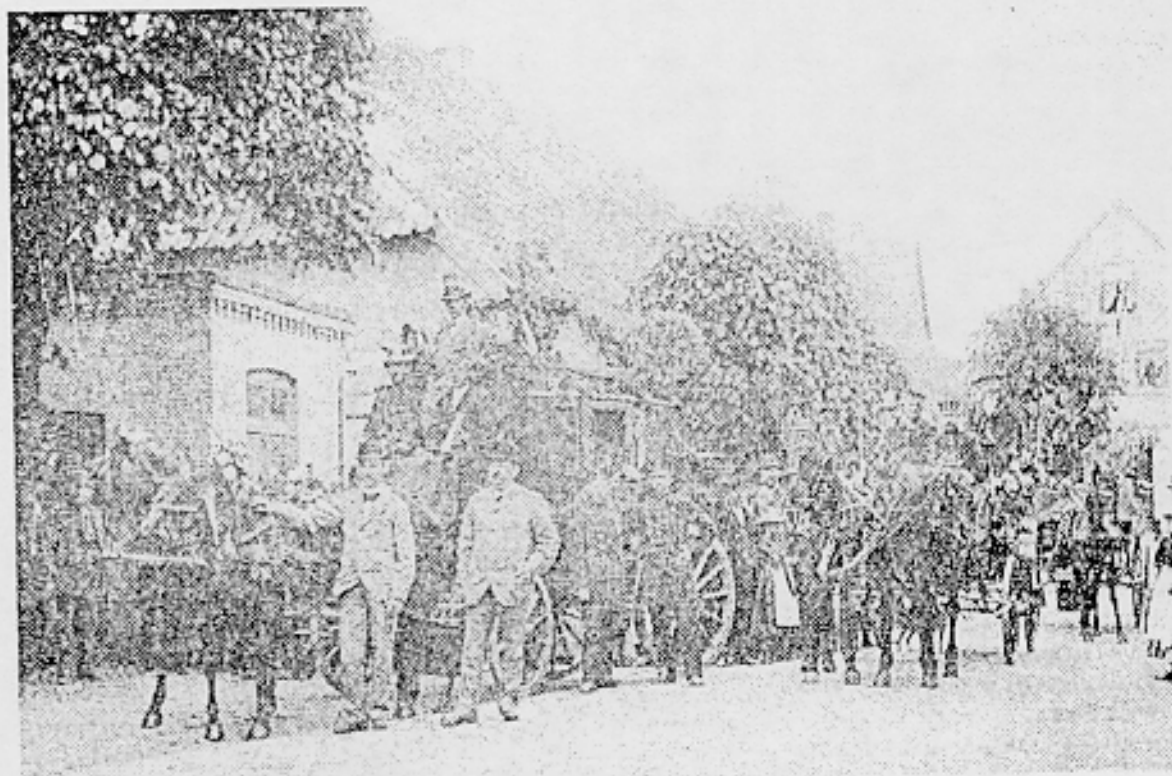
Hermann Allmers:

Bürgerliche Bahnreime

Nach der Eröffnung der Bahnstrecken von den Unterwesern nach Cuxhaven und Bederkesa 1896 wurden bald Dörfer, Cuxhaven und Bederkesa häufiger als Versammlungs-orte des 1882 gegründeten Heimatbundes der Männer vom Morgenstern gewählt. Sein Gründer, der Marschdichter Hermann Allmers (1821–1902), hat als vielgereister Mann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Ausbau des mitteleuropäischen Bahnnetzes miterlebt. Von seinen entsprechenden Erfahrungen künden die folgenden Reime. Dabei sollte man wissen, daß damals die meisten Züge Waggons mit vier Klassen führten. Die vierte, die billigste Klasse für Personen mit Traglasten, wurde schon nach dem 1. Weltkrieg, die dritte mit Holzbänken erst nach dem 2. Weltkrieg aufgehoben.

- I. Hast du nicht nötig, Geld zu sparen
Und willst ein rechtes Ansehn wahren,
So mußt du erster Klasse fahren.
Willst du in Langeweile weiter
Und manchen Laffen zum Begleiter,
Dann rat ich dir, dann fahre zweiter.
Doch wenn du liebst des Volkes Sitte
Und fühlst dich wohl in seiner Mitte,
Dann lieber Freund, dann nimm die dritte.
Ja, wenn du Menschenforscher bist
Und dir nicht bangt vor Laus und Mist,
Fahr auch mal vierter, wo eine ist.
- II. Willst dich in erster Klasse zeigen,
Bewahre fest ein vornehm Schweigen,
Dann wird erst recht dein Ansehn steigen.
Darfst reden schon in zweiter Klasse,
Doch rede nur mit deiner Rasse,
Damit es ja zusammenpasse.
Nur wenn du in der dritten bist,
Dann sprich mit Heid' und Jud' und Christ!
Sollst sehn, wie das belehrend ist.
Doch fährst du in der vierten gar
Und trottest jeglicher Gefahr –
Was wird dir dort nicht alles klar!
Doch daß man dich nicht geizig heißt,
Weil du in niedrer Klasse reist,
Greif etwas tiefer in die Kasse.
Nimm ein Billett zur ersten Klasse.
Welch ein Spaß verschafft dir nicht
Dann schon des Schaffners Schafsgesicht.

Das Ende der Postkutschenzeit in Dorum und Bederkesa



Am 31. Mai 1896, dem Tag vor dem Beginn eines fahrplanmäßigen Zugverkehrs auf den Eisenbahnstrecken von Geestemünde nach Cuxhaven und Bederkesa, endete für das Land Wursten und die meisten Geestdörfer des damaligen Kreises Lehe das Postkutschenzeitalter.

Die zwei Bilder zeigen die beiden Postkutschen an ihrem letzten Arbeitstag, die eine vor der alten Posthalterei (heute Poststr. 4), die Bederkesaer schon bei ihrer Ankunft in Geestemünde. Von der Aufnahme aus Dorum kennt man noch die Namen eini-

ger Personen: Neben den Pferden der letzte dortige Posthalter Julius Hanke Friedrich Ringe (1859–1929) und neben ihm der Postverwalter Karl Staudt (1862–1924). Zwischen dem sitzenden Postillion (links) und einem Beifahrer ist der aus Chemnitz stammende Dorumer Uhrmacher Paul Sohr (1866–1937) zu sehen.

Im Flecken Bederkesa befand sich 1880 eine sog. Postexpedition und eine Telegraphenstation für Bederkesa und die Dörfer der Umgegend. Morgens fuhr die Postkutsche, die außer der

Post auch einige Fahrgäste aufnahm, nach Geestemünde. Sie kehrte abends zurück. Drei Landbriefträger vermittelten am nächsten Morgen als Fußgänger (!) von Bederkesa aus den Postverkehr nach den umliegenden Dörfern. Einer marschierte auf der Strecke Alstedt, Kührstedt, Ringstedt, Köhlen, Drittgeest, Langel; der zweite Briefträger versorgte die Dörfer Drangstedt, Elmlohe, Marschkamp, Hymendorf, Flögeln und Fickmühlen, während der dritte die Tour Lintig, Ankelohe, Meckelstedt, Großenhain, Wüstewohld, Hainmühlen abließ. Im-

merhin erzielte die Post in jenen Jahren vor der Jahrhundertwende im Gegensatz zu heute noch ganz ansehnliche Gewinne. So standen z.B. im Jahre 1880 den Einnahmen der Postexpedition Bederkesa von 208 000 Mark nur Ausgaben in Höhe von 110 500 Mark gegenüber. – Außer der Postkutsche stand für den Personenverkehr um jene Zeit auf der Strecke von Bederkesa in die sog. Unterweserorte noch ein zweimal in der Woche fahrender „Omnibus“, eine etwas größere Postkutsche, zur Verfügung.

Heinrich E. Hansen

Das ehemalige „Lüneburger Salzlager“ Stotel

Bevorratung und Handel unterlagen strengen Vorschriften

In Vergessenheit geraten ist ein Gebäude- und Geländekomplex, der weit vor der Jahrhundertwende im Mittelpunkt der „Geschäftigkeit“ stand – Alte Post, das Lüneburger Salzlager mit dem späteren Standesamt. Wer heute um diese Stelle der Burgstraße Nr. 24 herumgeht wird feststellen müssen, daß dieses Terrain im Laufe der Zeit eine einschneidende Änderung erfahren hat und dem Verfall unterworfen ist!

Der hier auf ansteigender Höhe gelegene einstige Stoteler Amts- und Gerichtssitz, die benachbarte Lage des früheren Zoll- und Wegehauses sowie der Marktplatz weisen darauf hin, daß zwischen den Institutionen

vor 200 Jahren eine wichtige Verbindung bestanden hat. Mit dem Schicksal des im Jahre 1779 aufgelösten Amtes Stotel eng verknüpft ist die Geschichte des „Lüneburger Salzlagers“ an der Burgstraße Nr. 24.

Im Markort und Vogteisitz wurde anfangs der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Einrichtung eines Salzlagers geplant. Salz war unumgängliche Voraussetzung für jede Konservierung von Lebensmitteln, sei es in Lake, wie z. B. bei verschiedenen Fischarten, oder durch Einsalzung des Frischfleisches bei Hausschlachtungen. Richtlinien der Speisesalzlagerung „en gros“ sowie Vertrieb an den Kleinhandel der umliegenden Ortschaften (Debitbezirk) regelte ein „Kgl. Cabinet-Ordre“ in Hannover. Das zuständige Amt Lehe war somit gefordert, geeignete Plätze, feste Gebäude, verschließbare und trockene Räume bereitzustellen. Den Liefervertrag sollte die Saline Lüneburg erhalten. Zwischen 1840 und 1850 produzierte das Werk pro Jahr bis zu 21 Pfannen ca. 10 000 t Speisesalz, davon verblieben 1/3 für den Verbrauch im Inland.

Bereits Jahre davor, 1814 und 1822, erließ die Regierung in Hannover zum Schutze des Handels eine Verordnung zwecks Bestrafung der „Defrauden“ (Schleichhandel) mit fremdem Salz. Durch Neuordnung im Jahre 1833 bekam auch der Salz „en gros“-Verkauf eine gesetzliche Grundlage, somit Monopolcharakter. Die weiteren Bestimmungen beinhalteten eine verantwortliche mit höchsten Erwartungen dotierte personelle Verwaltung unter amtlicher Aufsicht. Bereits im Dienst stehende Lagerhalter wurden zum „Kgl. Salzfactor“ ernannt. Das Salzkonto in Lüneburg sollte den Transport schützen und überwachen; mit den „Factoren“ aller Orts Gegenbuch führen!

Schon bald nach Gesetzgebung trat vom Amt Lehe der Plan auf, das am Fluß- und Wegepaß (Geestendorf – Bremen, am Hauptausgang des Dorfes

liegende ehemalige Amtsgrundstück zu verkaufen. Nach unbestätigter Quelle erhielt, wohl als einziger Bewerber, der Sohn eines Kaufmanns, Johann Friedrich Koop, den Zuschlag. Selbiger diente bereits um 1820 beim Amt Stotel-Vieland als Schreiber, Steuereinnahmer und Holzvogt. Ebenfalls, mit Billigung des „Kgl. General Post-Direktion“ in Hannover, fungierte Koop seit Mitte der 30er Jahre nebenberuflich als Aushilfe bei der „Post restante Stotel 3“ im damaligen Zoll- und Wegehaus an der Lune. Einige Jahre später bekam er die Genehmigung auf dem nahen Amtshof ein Wohnhaus zu bauen. Um Störungen des bis dahin schwierigen „Postenganges“ Burglesum – Hagen – Stotel – Dorum zu vermeiden, waren die Postinteressenten bemüht, reibungslose Abfertigungen und Weiterleitungen zu gewährleisten. So erhielt die tägliche „Fahrpost“ am Koopschen Haus einen Haltpunkt und Ausspännmöglichkeit nebst Agenturbüro. Nachdem die räumliche Trennung von Wohntrakt – Post in dem gerade vollendeten Gebäude ihren Abschluß fand, bewarb sich Koop um die Einrichtung einer Salzlagerstätte. Nach Fertigstellung im Jahre 1849 bekam er die Anstellung zum „Salzfactor“ des Bezirkes.

Die strengen gesetzlichen Auflagen verlangten, daß der Verkaufsraum zur Sicherung des „hohen Steuergutes“ eine Wache erhielt. Vom Wachlokal sollten die Steuereinnahmer auch den nahen Markt, Lade- und Löschplatz an der Lune kontrollieren. Der Lieferpreis für 100 Pfd. bestes Kochsalz ab Saline wurde 1853, ohne Steuer, mit 10 ggr. (24 Gute Groschen = 1 Reichsthaler) angegeben, der Verkaufspreis an den Händler betrug 20 ggr.!

Begünstigt durch die relativ gute Anlegestelle mit Umlademöglichkeit war den Kahnführern von großen Nutzen. Schiffbar war die Lune vom Ort Deelbrücke bis zur Mündung. Allerdings drohte dem Eigner oder der Besatzung die Beschlagnahme, wenn sie beim Schleichhandel von entlang

Saline Lüneburg

Abteilung Saline:

Meierei- und Speisesalz
Düngesalz
Kalksalzlecksteine

Ziegenmeyers Salzlecksteine
zur Verwendung als Wild- und Viehleden

Saline Lüneburg

der Lune patrollierenden, berittenen Zoll- und Steueraufsehern ertappt wurden. So berichtet im Jahre 1867 die Provinzial-Steuer-Direktion Hannover, daß unweit Stotel ein Torfschiff angehalten wurde, dessen nicht zur Verzollung angemeldete Ladung in 17 Säcken Salz brutto 28 Ztr. bestanden. Fünf auf dem Fahrzeug befindliche Männer ergriffen vor ausgeführter Beschlagnahme des Salzes fluchtartig das Weite. Die unbekannten Eigentümer wurden öffentlich aufgefordert, ihre Eigentumsansprüche bei dem Kgl. Hauptzollamt zu Geestemünde anzumelden. Widrigenfalls sollten die betroffenen Sachen zum Vorteil der Staatskasse verkauft bzw. der Erlös aus dem Verkauf des Salzes und Torfschiffes eingezogen werden.

Das „Lüneburger Salzlager“ wurde in Generationsfolge über achtzig Jahre von den Kaufleuten Johann Friedrich und Albrecht Koop bis zur Reglementierung des freien Handels geleitet. Das Wohnhaus steht auf außergewöhnlich starken Fundamenten und Kellergewölben. Nach Art und Form der Bausubstanz könnten noch Reste der alten Grundmauern des Amtsgeländes vorhanden sein!

Bieten die Aufzeichnungen auch kein vollständiges Bild von der Vergangenheit des Areals, so gewähren sie uns doch einen Überblick der früheren Verhältnisse im Markort Stotel.

Karl Timcke

100 Jahre Eisenbahn

Fortsetzung von Seite 2

schaffen, um einen Museumsbahnbetrieb zwischen der Seestadt Bremerhaven und dem Moorheilbad Bederkesa zu ermöglichen.

Eine Museumsbahn erfüllt eine Doppelfunktion: Sie ist einmal Museum, das heißt, sie erforscht, vermittelt und veranschaulicht Eisenbahn einer vergangenen Epoche, und sie ist Transportmittel mit einem touristischen Angebot.

Das museale Konzept umfaßt zwei Arbeitsbereiche. Zum einen baut der Verein eine regionale Sammlung und ein Archiv zur Geschichte der Eisenbahn im Elbe-Weser-Dreieck auf mit dem Ziel, diese Sammlung der Öffentlichkeit darzustellen und die eisenbahngeschichtliche Forschung und Dokumentation als Teil der Heimatgeschichte zu betreiben und zu fördern. Zum anderen soll eine Museumsbahn als Freilichtmuseum entstehen.

Der Verein hat im März 1996 die Strecke nach Bederkesa von der Deutschen Bahn AG gekauft. Nach Erteilung der Betriebsgenehmigung kann der Museumsbahnverkehr aufgenommen werden.

Hans-Wolfgang Harden

Dänische Soldaten plünderten in Bederkesa

Da das Amt Bederkesa während der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts mit zum Königreich Schweden gehörte, blieb es nicht aus, daß die Bederkesaer von den Kriegen, die Schweden führte, ebenfalls berührt wurden. So war es auch in den 50er Jahren des 17. Jahrhunderts, als Schweden mit Dänemark im Krieg lag. Den Dänen gelang es damals, den Schweden Teile der Herzogtümer Bremen und Verden vorübergehend streitig zu machen. Dazu gehörte auch das Amt Bederkesa.

Auf dänischer Seite kämpften nicht nur Soldaten aus Dänemark, sondern auch Deutsche. Einer ihrer bekanntesten Offiziere stammte sogar aus dem Lande Wursten. Es war Generalmajor Eggerich Johann Lübbes (Lubbes). Bederkesa kam frühzeitig mit den Gewalttaten, die dieser Mann zu vertreten hatte, in Berührung. Im Januar 1658 ließ er in Schaeßel den Bederkesaer Amtmann gefangennehmen und wochenlang in der Festung Bremerörde festsetzen. Erst nach der Zahlung eines hohen Lösegeldes kam Amtmann Ragel wieder frei (siehe Heft 8 der Burgesellschaft Bederkesa). Ironischerweise hatten im Mai 1657 Männer aus dem Amt Bederkesa beim Schanzen in Bremervörde helfen müssen.

Damit die Dänen nicht im Amt Bederkesa plünderten, sollten die Amtsinwohner in Zukunft die Kontribution (Steuer) nicht mehr an die schwedische Regierung in Stade abführen, sondern nach Glückstadt schicken, wo Lübbes als Kommandant residierte. Doch das Geld traf nie dort ein, weil die Bederkesaer wohl meinten, das Kriegsgeld hätte sich zur Seite der Schweden geneigt und Lübbes könne ihnen nicht mehr gefährlich werden.

Obwohl der Generalmajor die Zahlung schriftlich in Bederkesa anmahnte,

rührte sich die Amtsverwaltung nicht. Aus diesem Grunde schrieb der Offizier Ende September 1658 von Glückstadt aus einen Drohbrief nach Bederkesa. Er gab den Amtsinwohnern noch einmal eine Zahlungsfrist. Sollte diese verstreichen, wollte er „dermaßen kommen“, daß die Einwohner eine Zeitlang daran denken würden. Sie sollten mit Raub und Brennen überzogen werden. Trotz des drohenden Inhalts wahrte der Schreiber aber die Briefform. Die Anrede lautete „Ehrbare undt vollgeachte, sonders gute freunde“, während der Brief endete „mit empfehlung Gottes, bestens verbleibend E. Guter freundt Egrich Johan Lubbes“.

Selbst dieser Brief verfehlte seine Wirkung, es wurde nicht gezahlt. Dieses hatte die Regierung in Stade untersagt. Ein Jahr später schritt der Generalmajor zur Tat. „Bloß und allein Ihnen zu erweisen daß mir das Amt zu Berxe (Bederkesa) nicht zu weit entlegen, und Ich desselbe wohl erreichen kann“, schickte Lübbes Soldaten nach Bederkesa. Am 7. November 1659 zog „eine starcke Dänische Parthey“ in den Flecken und plünderte.

Eigentlich hatten die Soldaten den Auftrag, Amtmann Ragel gefangenzunehmen. Doch dieser hatte über Kundschafter von dem bevorstehenden Einfall Wind bekommen und sich rechtzeitig nach Bremen abgesetzt, wo offenbar seine Familie bereits bei seinem Schwiegervater wohnte. Ragels Flucht muß ziemlich überstürzt vor sich gegangen sein, denn die Soldaten machten in seiner Wohnung dicke Beute. Es fiel ihnen sogar reichlich Bargeld in die Hände, immerhin 285 Reichstaler. Bei dem Betrag handelte es sich allerdings teilweise um „Herrengeld“ (Staatsgelder). Auch die 33 Reichstaler, die als Accise (Ver-

brauchssteuer) im Oktober gehoben worden waren, fanden die Plünderer noch vor. Vier gute Pferde mit zwei Sätteln und Zaumzeug im Werte von 130 Reichstalern erregten ebenfalls das Wohlgefallen der Dänen. Gleiches galt für verschiedene Kleidungsstücke, Zinn- und Kupfergeschirr, Bettzeug und Leinen sowie zwei „Carabiner“, „2 paar Pistolen, 2 Röhre“ (Gewehr) und einen Degen. Insgesamt wurde Amtmann Ragel durch die Plünderung seines Hausstandes um gut 600 Reichstaler ärmer. Bis April 1660 hatte die Regierung in Stade dem Amtmann seinen Schaden noch nicht ersetzt. Dabei benötigte er das Geld dringend. Er wohnte mit seiner Familie nach wie vor in dem „kostbaren Orte“, nämlich in dem teuren Bremen. Nach Bederkesa wollte Ragel erst zurückkehren, wenn keine Gefahr mehr von den Dänen drohte.

Die Soldaten begnügten sich aber nicht mit der Plünderung des Schlosses (Burg), sondern sie statteten auch den Honoratioren Bederkesas einen Besuch ab. Bei ihnen ließen sie alles mitgehen, was ihnen als wertvoll erschien. Bürgermeister Gerdt Hahn vermißte nach dem Abzug der Plünderer Kleidungsstücke, darunter sein Staatskleid mit den silbernen Knöpfen, Wäsche, Leinen, Zinngeschirr usw. im Werte von gut 100 Reichstalern. Claus Schmedes raubten sie ein ähnliches Sortiment, dazu ein „fye Rohr“ (Gewehr). Alles zusammen schätzte der Mann auf 76 Reichstaler. Geringere Verluste hatten Jeronimus Thomas, Arendt Ohlandt jr., die Witwe des Jacobus Buttenrodt, Harmen Krooß, Arendt Ohland senior und Arendt Basche zu beklagen. Der Wert ihres geraubten Gutes belief sich zwischen 13 und 45 Reichstalern. Harmen Ellenhorst und Valerius Rostorp

brachte der Raubzug dagegen fast an den Rand des Ruins. Beiden wurde nicht nur Hausrat genommen, sondern vor allem „Krahmware“ und der Inhalt ihrer Ladenkasse. Beide betrieben Kaufmannsläden mit Gastwirtschaft in Bederkesa, wobei der von Ellenhorst der bedeutendste war. Ellenhorsts Besitz verminderte sich durch die Plünderung um 800 Reichstaler, der des Rostorp immerhin um 150 Reichstaler. Insgesamt erlitten die heimgesuchten Bürger einen Schaden von 1280 Reichstalern.

Mit dem Geraubten gaben sich die Dänen aber nicht zufrieden. Bei ihrem Abzug nahmen sie nicht nur die aufgeführte Beute mit, sondern obendrein noch vier Bürger, die ihnen als Geiseln dienen sollten. Auf diese Weise wollte Generalmajor Lübbes die Zahlung der immer noch ausstehenden Kontribution sicherstellen. Um diesem Nachdruck zu verleihen, ließen die abziehenden Soldaten die Bederkesaer wissen, sie kämen mit „Feuer und Schwerdt“ in den Flecken zurück, sollte die Kontribution nicht in Glückstadt eintreffen.

Zur Bekräftigung der Drohung schickte der Generalmajor noch einen Brief nach Bederkesa, den er am 11. November 1659 in Glückstadt geschrieben hatte. In dem Schreiben mahnte der Offizier noch einmal die 3000 Reichstaler an ausstehender Kontribution an und stellte den Amtsinwohnern für den Fall der Nichtzahlung ein wahres Strafgericht in Aussicht. Dem Amt Bederkesa würde dann „etwas wiederliches zu stoßen und Ihre wolfart in rauch aufgehen“, d.h. das Amt sollte gebrandschatzt werden.

Ernst Beplate

Quelle: Staatsarchiv Stade – Rep 5a
Fach 375 Nr. 3.4.23

Umschau

Über das Lotswesen in der Außenweser

Die amerikanischen Maisimporte an die Unterweser in der Nachkriegszeit u. a. berichtet „Fisch und Schipps“, das Heimatfunk-Magazin von Radio Bremen am 6. Juli 1996 um 20.04 Uhr im II. Programm.

Dr. Dannenberg in der Historischen Kommission

Der Geschäftsführer des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden in Stade, Dr. Hans-Eckhard Dannenberg, wurde in die Historische Kommission für Bremen und Niedersachsen gewählt.

Wachwechsel im Museumsdorf Cloppenburg

Zum 1. Juli 1996 tritt der bisherige Leiter des Schloß- und Heimatmuseums in Jever, der Volkskundler Dr. Uwe Meiners, sein Amt als neuer Di-

rektor des großen Museumsdorfes in Cloppenburg an, das Dr. Heinrich Ottenjann von 1934 bis 1961 und anschließend sein nun pensionierter Sohn Professor Dr. Helmut Ottenjann zum einmaligen niedersächsischen Freilichtmuseum mit inzwischen 50 Originalgebäuden aufgebaut haben.

Bücherei der MvM

Die Bücherei der Männer vom Morgenstern bleibt vom 3. bis 23. Juli geschlossen.

100 Jahre Eisenbahn nach Cuxhaven und Bederkesa

Anläßlich der Wiederkehr der Eröffnung der Bahnstrecken von Geestmünde nach Cuxhaven und Bederkesa vor nunmehr hundert Jahren haben die Landesstube Alten Landes Wursten und der Verein Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa die Schrift „100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven – Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa“ herausgegeben. Auf 174 Seiten stellen die Verfasser Hans-Wolfgang Harden und Wolfgang Rawiel von Rönn ihre mit vielen zeitgenössischen Abbildungen illustrierten interessan-

ten Ergebnisse ihrer Nachforschungen vor. Sie sind bei ihrer Arbeit von vielen gutwilligen Personen und Institutionen mit Materialien unterstützt worden. Finanzielle Beihilfen für das Buch erbrachten die auf 33 Seiten im Anhang gedruckten Anzeigen, so daß das Buch günstig für eine Schutzgebühr von 9 DM erstanden werden kann. Die Gesamtherstellung besorgte Ditzgen Druck und Verlags-GmbH in Bremerhaven. Nur wenn man schon Frakturschrift wählt (S. 85–95), sollte man auch regelgerecht rundes und langes S verwenden.

Niederdeutsches Heimatblatt

Druck und Verlag:

Ditzgen Druck und Verlags-GmbH
Hafenstr. 140, 27512 Bremerhaven
(Postscheckkonto Hamburg 13 696)

Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung. Es kann gesondert zum Bezugspreis von jährlich DM 15,- per Post bezogen werden. Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann, Karl-Heinz Carstens, Klaus Dobers und Heinrich Egon Hansen. Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:

Bernd Behrens, Muggenburgweg 2,
27607 Langen, ☎ (0 47 43) 55 87



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 1996

Dienstag, 2., bis Sonntag, 7. Juli 1996: Studienfahrt „Erlebter Schwarzwald: Zu Klöstern, Bilderbuchhöfen, Uhrenkostbarkeiten, Bergen, Seen und zum schönsten Turm der Christenheit“, Leitung: Petra Schulz-Baldes. Abfahrt: 6.00 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Dienstag, 9., bis Donnerstag, 18. Juli 1996: Studienfahrt „Kulturhistorische Stätten in Dänemark, im südwestlichen Schweden und in Norwegen“, Leitung: Dr. Heinrich Schulte am Hülse. Abfahrt: 6.00 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Mittwoch, 10. Juli 1996, 15 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, Neumarkt: Treffen der MvM-Klönstunde zur Fahrt in den Landkreis mit eigenem Pkw; Leitung: Heiner Thees.

Mittwoch, 10. Juli 1996, 19 Uhr, Bederkesa, Waldschlößchen-Bösehof: „Plattdeutscher Schrieverkring“, Leitung: Fred Würdemann

Mittwoch, 17. Juli 1996, 19 Uhr, Bremerhaven-Wulsdorf, Seniorenhaus an der Bremer Straße: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen“, Leitung: Fritz Hörmann und Eberhard Nehring

Sonnabend, 20., bis Dienstag, 30. Juli 1996: Studienfahrt „Ins südliche Schweden“, Leitung: Sonke Hansen. Abfahrt: 6.00 Uhr Bremerhaven-Hbf.

Die Arbeitsgruppen der Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen, Gruppe Hadeln/Cuxhaven“, Leitung: Heiko Völker, tagen in Otterndorf. Katasteramt, nach besonderem Plan. Interessenten wenden sich bitte an den Leiter, Tel. 0 47 51 / 41 33.

Die Arbeitskreise „Bremerhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Dr. Hartmut Bickelmann, „Cuxhavener Stadtgeschichte“, Leitung: Peter Bussler und die familienkundliche Arbeitsgemeinschaft, Leitung: Rinje Bernd Behrens, machen Sommerpause bis einschließlich August 1996.



Ansmeert

Disse Geschicht stammt noch ut de ole Tiet un hett sik woll so glieks na de Inweihung von de nee Isenbahn na Cuxhaben noch kort vor de Jahrhunnertwenn todragen.

Daar keem 'n Mann op'n Bahnhof in Imsum un wull 'n Billjett hebben. „Wo schall 't denn hengahn?“ wull de Bahnminsch an'n Schalter weten.

„Dat geiht di överhaupt nix an“, kreeg he daar to hören.

De Bahnnonkel trock de Schullern hooch und geef den Mann 'ne Fahrkaart na Mulsum for soßtig Penn.

Daar freu sik de Imsumer, un noch in'n Tog prahl he: „Den Bahnkeerl heff ik ansmeert! Ik föhr ja bloots bit Wremen, un de hett mi 'n Kaart bit Mulsum geben.“ HEH